Elliott, Howard

Les Français dans la Nouvelle Angleterre

[S.l.]

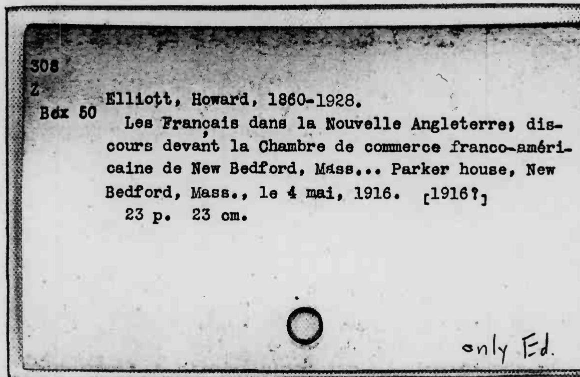
[1916?]

97-84098-3
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD



308
Z
Box 50

Elliott, Howard, 1860-1928.
Les Français dans la Nouvelle Angleterre; discours devant la Chambre de commerce franco-américaine de New Bedford, Mass.... Parker house, New Bedford, Mass., le 4 mai, 1916. [1916?]
23 p. 23 cm.

only Ed.

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 5-23-97 INITIALS: PB

TRACKING # : ____

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

LES FRANÇAIS DANS LA NOUVELLE ANGLETERRE

Discours

devant la

Chambre de Commerce Franco-Américaine

de

New Bedford, Mass.

par

HOWARD ELLIOTT
Président du Bureau de Direction et Président

de la

Compagnie du chemin de fer New York, New Haven & Hartford



Parker House, New Bedford, Mass.
Le 4 Mai, 1916

Monsieur le Président et les Membres de la Chambre de Commerce Franco-Américaine de New Bedford.

C'est avec grand plaisir que je suis venu rencontrer des personnes ayant eu des français pour ancêtres parce que j'admire beaucoup la France et le peuple français, tout particulièrement depuis que je constate la conduite magnifique des soldats et du peuple français pendant la terrible guerre.

J'ai une raison toute personnelle pour admirer ainsi la France; ma femme est d'origine française. Elle était Mlle Janet Janvier de St. Louis, ses ancêtres étant venus de la France en Virginie. Ils allèrent ensuite dans le Kentucky et le Missouri. Ainsi, mes trois enfants, deux filles et un garçon, sont d'origine française. On me dit aussi que mes ancêtres se rendirent en Angleterre de la Normandie avec Guillaume le Conquérant. Donc, j'ai plusieurs raisons d'être heureux de vous rencontrer, ce soir, mon seul regret étant de ne pas assez connaître le français pour prononcer tout mon discours dans cette belle langue.

Le prix original de New Bedford.

New Bedford ne m'est pas un endroit inconnu, car ma famille, ily a bien des années, venait passer ses étés sur les magnifiques rives de la baie Buzzards. Il est donc intéressant de citer quelques faits se rapportant au commencement de l'histoire de New Bedford. Il est d'abord fait mention de cette localité par Bartholomew Gosnold en 1602 et il doit être intéressant pour ceux-là qui travaillent au développement de la ville de savoir que le site où est aujourd'hui New Bedford fut acheté des Indiens en 1652 au très grand prix de trente verges de coton, huit peaux d'élan, quinze haches, quinze paires de pantalons, huit couvertures, deux théières, une horloge, deux dollars en wampums, huit paires de bas, un pot en fer, dix shillings en d'autres sortes d'effets. C'était une

bonne transaction immobilière, tant pour les Indiens que pour les acquèreurs. Vous connaissez tous combien cet endroit est magnifique et je suis le premier à m'en rendre compte. C'est aussi un des points les plus importants sur le New York, New Haven and Hartford; notre systèmme de chemin de fer s'étend jusqu'ici et nous sommes intéressés dans deux lignes de vapeurs qui entrent dans ce port et le quittent.

Son importance dans les affaires.

La grande quantité d'affaires qui se fait par l'entremise de New Bedford en fait un point important en ce qui concerne le chemin de fer. Vous savez, et mieux que moi, que New Bedford fit sa marque par son commerce d'huile de baleine et en 1857, ce commerce avait atteint son plus haut point, puis petit à petit, l'apparition des huiles minérales fit mourir cette industrie. Après cela, les citoyens de New Bedford se tournèrent du côté de l'industrie, mais votre ville ne se restreint pas seulement aux manufactures ou principalement à l'industrie du coton car sous ce rapport elle fait bien sentir son influence car son argent et ses hommes circulent dans toutes les parties du pays. Il est peu d'endroits, même dans l'ouest où j'ai demeuré tant d'années de ma vie, qui ne bénéficient des industries de New Bedford, de ses capitaux et de ses idées. Ainsi vous pouvez être fiers de vivre en cette ville et d'en former une partie très importante et d'exercer une importante influence dans la Nouvelle Angleterre et les Etats Unis. Dans l'avenir, New Bedford occupera une position aussi importante que dans le passé.

Son patriotisme.

Les orateurs, M. Robert et votre représentant au Congrès, M. Walsh, ont parlé de la question de patriotisme et du besoin qu'a le pays de votre aide. New Bedford fut toujours patriote. On le vit bien lors de la guerre civile car elle envoya 3,200 hommes, soit 1,100 de plus qu'on lui avait demandé. Nous espérons et nous sommes tous

d'avis qu'il n'y aura pas de conflit maintenant, mais ce n'est pas une raison de diminuer notre patriotisme et de ne pas nous préparer à la défense nationale. D'ailleurs, personne no doute que Bedford ne fasse son devoir pour défendre le pays.

L'amitié Française pour l'Amérique.

Vous, messieurs d'origine française, vous avez cela de commun avec nous qui sommes peut-être plus immédiatement attachés au sol, que vous nous avez aidé, il y a plus de cent ans dans un de nos grands conflits. Les Français furent alors nos meilleurs amis et c'est plaisir de savoir qu'il en est encore ainsi.

Une histoire de Lafayette.

Je me souviens très bien que mon père me racontait, lorsque j'étais encore enfant, un trait concernant le grand Lafayette dont l'amitié fut si bouillante pour les Etats Unis alors dans leurs premières années. Mon grand—père le rencontra au cours d'une réception et pour démontrer le tact dont Lafayette faisait preuve il est bon de citer le fait suivant: Lorsque Lafayette fut présenté à un homme présent à la réception, il lui dit:

"Comment allez-vous? Etes-vous marié?" L'homme répondit, "Oui monsieur."

Et Lafayette d'ajouter, "Heureux homme! heureux homme!" Au prochain personnage qui fut présenté, Lafayette lui dit: "Etes-vous marié?" Et il répondit, "Non monsieur." Sur ce, Lafayette reprit, "Heureux gaillard! heureux gaillard!" (Rires.)

La belle population d'origine française.

Notre magnifique Nouvelle Angleterre dans laquelle nous vivons possède une magnifique population, une population très cosmopolite, et certains, avant d'en faire une étude, ne se rendent pas compte quelle partie importante de la population sont les Franco-Américains ou les descendants de Français qui sont venus ici par le Canada. Ce soir, vous avez

chanté des chansons canadiennes et françaises. Vous êtes venus ici pour suivre le courant de la prospérité de ce pays et aider à l'obtenir et je crois, d'après ce que je sais et d'après ce que j'ai vu ici, aujourd'hui et ce soir, au sujet de la population Franco-Américaine de la Nouvelle Angleterre que vous avez réussi à vous rendre utiles et à devenir un élément important dans la vie de la Nouvelle Angleterre. On estime que dans la Nouvelle Angleterre se trouvent aujourd'hui 600,000 citoyens des descendance française et que le Massachusetts en possède une plus large part que n'importe quel autre Etat, soit 200,000 et vos concitoyens sont disséminés dans ces beaux Etats de la Nouvelle Angleterre et ils travaillent au développement et au bien-être de la Nouvelle Angleterre.

Pourquoi ils sont venus dans la Nouvelle Angleterre.

Maintenant, pourquoi êtes vous venus ici? Vous êtes probablement venus, comme je vous le dis, parce que vous désiriez prendre part aux travaux qui se poursuivent ici et parce que vous avez trouvé une réception cordiale et chaleureuse de la part des personnes de langue anglaise. Quelques-uns, sans doute, sont venus par aventure, mais la plupart, avec l'intention d'y demeurer. Certains ont quitté le Canada à cause d'un conflit et parce que vos ancêtres étaient d'avis que c'était la meilleure chose pour eux et leurs enfants en venant dans ce pays. Comme exemple, la révolution de 1836 et 1837, au Canada, engagea plusieurs familles à immigrer en ce pays, mais cette industrie cotonnière si importante pour New Bedford fut la raison qui attira vos compatriotes du Canada. Ainsi des centaines de mille vinrent et s'établirent dans des endroits tels que New Bedford, Fall River, Lowell, Lawrence, Haverhill, Salem et plusieurs autres villes florissantes. Plus tard, d'autres industries attirèrent les Franco-Américains vers Springfield, Holyoke et Worcester, et voilà pourquoi vous vous trouvez, vous, bons et magnanimes citoyens Franco-Américains, dans un grand

nombre de villes du Massachusetts et des autres Etats. Jusqu'à un certain point, lorsque les Canadiens vinrent s'étabir ici, ils se formèrent par groupes et dans une foules de villes et de municipalités, il y avait les endroits connus sous le nom de "Petit Canada", mais maintenant vous êtes mêlés à toute la population en général et vous avez pris une part active, abondante et efficace à toutes nos vies.

L'influence de la presse française.

Une chose qui vous fut un aide puissant pour vous assimiler à notre vie américaine et faire de vous des citoyens utiles et patriotes c'est votre excellente presse française. Il y a nombre de bons journaux français répandus dans toute la Nouvelle Angleterre et ils ont fait un très bon travail pour vous faire connaître les institutions américaines et l'importance de ces relations d'un gouvernement avec les actions quotidiennes de tous les jours et les relations du gouvernement avec les affaires. De sorte que les Franco-Américains et la presse française ont fait un splendide travail pour harmoniser cette nouvelle et grande population avec nos institutions américaines.

Les institutions et les sociétés Françaises.

Une chose qui vous fut un aide puissant ce pays, c'est que tout en vous amalgamant à notre population, vous avez conservé vos sociétés franco-américaines, ce qui est bien et juste. Il y a nombre de ces sociétés qui sont essentielles à votre action comme groupe dans cette vaste république. Il en est une, entr'autre, très active et que l'on dit posséder 28,000 membres, c'est la société franco-américaine, l'Union Saint Jean-Baptiste d'Amérique, qui travaille pour le bien commun. Son principal but est de prendre soin des veuves et des orphelins et nous voyons là la bonne nature canadienne. Il y a nombre d'autres sociétés franco-américaine qui font du bon travail. L'une de ces sociétés, et de très

grande importance de ce temps-ci, pendant que l'on considère prudent de former les jeunes à la vie militaire et cela afin d'être mieux préparé à la défense nationale, et cette société est la Brigade des Volontaires es Franco-Américaines de la Nouvelle Angleterre. Elle comprend des grades militaires franco-américaines ayant leurs quartiers généraux à Boston. Un des buts de cette Brigade est d'enseigner l'art militaire aux jeunes. Elle est des plus importantes à l'heure actuelle.

L'autre soir, j'avais l'occasion d'assister à une réunion de ce genre, à Holyoke, Ce n'était aucunement une réunion strictement franco-américaine mais plusieurs des vôtres y assistaient. J'ai été intéressé d'apprendre l'existence d'une organisation unique parmi les Franco-Américains et connue sous le nom de "Gouvernement Municipal Modèle." Il a son maire, ses échevins, ses conseillers, ses chefs de départements et ses divers commissions, tel que cela peut se voir dans toute ville bien administrée, et une fois l'an, les membres prennent part à l'élection des officiers de ce gouvernement municipal modéle. Ces élections sont suivies des cérémonnies de l'inauguration des officiers du nouveau gouvernement municipal. Durant le cours de chaque année, ce gouvernement a des réunions une fois par mois et les affaires sont conduites comme dans tout gouvernement municipal régulier mais les partis politiques ne figurent aucunement dans l'organisation.

La Chambre de Commerce Franco-Américaine de New Bedford.

Ici vous avez cette Chambre de Commerce Franco-Américaine, une organisation des plus importantes pour cette ville tel que chaque Chambre de Commerce est importante pour toute ville. J'étais heureux d'avoir l'honneur d'être invité par votre président, M. Choquette, à vous parler. Ces Chambres de Commerce ont une très grande influence sur la vie commerciale des Etats Unis et elles exercent une importante influence dans les affaires qui m'intéres-

sent directement. Votre président, votre maire et votre représentant au Congrès ont tous parlé de l'importance du chemin New Haven, de ses affaires et des moyens de transport. Cette question de transport est une question vitale et elle a besoin de votre bienveillante attention, vous, messieurs de descendance française, aussi bien que celle de tous ceux qui demeurent dans la Nouvelle Angleterre. Vous, messieurs de descendance française avec vos organisations et votre presse répandues dans tant d'endroits de la Nouvelle Angleterre, pouvez avoir et avez une influence qui se fait sentir lorsqu'il s'agit de résoudre les problèmes se rapportant à cette question du transport. Les fardeaux qui pèsent actuellement sur les gérants des moyens de transport, dans la Nouvelle Angleterre, sont lourds et dans quelques instants, je vous en ferai connaître l'importance et sans aucun doute vous pouvez faire et vous ferez votre part pour aider à amener la solution de nos problèmes. Vous êtes ici en votre qualité de citoyens, vos enfants et vos petits-enfants viendront après vous, et à moins que nous puissions régler ces questions, nous aurons des difficultés à accomplir les progrès qui devraient être faits. Les Franco-Américains, si je les comprend bien, ont certaines qualités, qui, suivant moi peuvent faire beaucoup pour l'avenir de la République Américaine et l'avenir des grandes institutions tel que cette question du transport.

Le caractère Français.

Vous êtes conservateurs, vous êtes prudents, vous êtes soigneux, vous êtes habitués à l'obéissance et vous êtes ménagés et si tous les citoyens des Etats Unis suivaient cet exemple des Franco-Américains, il serait bien plus facile de régler une foule des problèmes de la nation. S'il était possible de développer ses qualités au plus haut dégré possible en ce qui concerne la direction et le travail lorsqu'il s'agit des grandes compagnies de chemins de fer du pays, cette chose leur serait d'un grand aide pour amener le réglement de leurs problèmes car l'obéissance absolue, le plus grand soin et une épargne soutenue sont

ce qu'il faut aux compagnies de chemins de fer si elles veulent l'appui nécessaire et être en mesure d'accomplir le travail q'elles devraient faire.

L'organisation du New Haven. Sur le chemin du New Haven, un seul parmi les les chemins de fer du pays, il y a environ 40,000 employés. Si tout employé pouvait épargner, par un meilleur travail et plus de soin du matériel, un centin par jour, il se trouverait à épargner environ $125,000 dans le cours d'une année et de nos jours c'est une somme qui n'est aucunement à mettre de côté. J'ai parlé, ainsi que d'autres ici, de la ville de New Bedford comme une grande ville manufacturière et de mon côté, je suis intéressé à une grande entreprise manufacturière. Parfois vous pouvez croire qu'il n'en est aucunement ainsi mais c'est la vérité. Nous fabriquons ce qui s'appelle des moyens de transport et cela sous diverses formes. Nous avons ce que nous pouvons nommer un vaste atelier qui s'étend dans la Nouvelle Angleterre, un vaste atelier représentant une valeur de probablement un demi billion de dollars. Il appartient à environ quarante cinq mille personnes; il est opéré par environ quarante mille hommes et il essaie de servir une population évaluée aux environs de dix millions de personnes. En d'autres termes, ce vaste atelier d'un demi billion, avec quarante cinq mille propriétaires et quarante mille employés, fait en sorte pour fabriquer une bonne qualité de moyens de transport pour votre bénéfice et pour celui de ceux qui s'occupent comme vous de fabriquer des effects. Il désire fabriquer les moyens de transport satisfaisants pour que vous puissiez recevoir les matérieux dont vous avez besoin pour la construction de vos fabriques et ce qu'il vous faut pour la fabrication des marchandises et aussi pour que vous puissiez avoir les moyens d'expédier ces marchandises une fois qu'elles sont fabriquées. Malgré ce fait, ce vaste atelier n'a pas été ce qu'il aurait dû être, depuis des années, et au moment actuel il en est encore ainsi et ce n'est aucunement suivant les désirs

des propriétaires et des employés s'il n'est pas ce que vous aimeriz à le voir. Quelques-unes de ses difficultés ne peuvent disparaître d'un seul coup et il leur est impossible de disparaître seulement qu'avec l'aide des propriétaires et des employés car il a besoin de l'aide de gens comme vousmêmes et d'institutions telles que votre Chambre de Commerce.

Le besoin de la co-opération. Cette puissante machine de fabrication a besoin d'une co-opération amicale et la sage considération de ceux qui occupent des positions élevées dans les salles de législation et dans les conseils d'administration. Depuis la dernière partie du mois de juillet ou la première partie du mois d'août derniers, nous avons éprouvé une amélioration sensible. Avant ce temps, la dépression dans les affaires était telle que ce vaste atelier du chemin de fer New Haven n'avait presque rien pour le tenir occupé. Il y a un an, il avait 250 locomotives et des milliers de wagons de marchandises qui ne faisaient rien du tout. Le récent changement, qui vous a fait du bien et qui nous en a fait, nous aussi, a eu pour effet de nous amener du travail que nous avons de la difficulté à accomplir. Nos affaires sont bien différentes des vôtres et cela à deux points de vue. Chez vous, manufacturiers de New Bedford, il vous est possible de mettre vos effets de côté et de les vendre lorsque le temps deviendra propice; il nous est impossible de faire cette chose. Il y a un an, il nous était impossible de mettre en garage le pouvoir de nos locomotives et de nos wagons, qui ne faisaient rien pour avoir la chance de nous en servir au moment actuel. Nous sommes aussi bien différents de ce qui peut se faire dans d'autres ateliers, c'est à dire de pouvoir varier nos prix suivant les circonstances qui peuvent faire leur apparition. Votre Maire a parlé de l'augmentation de gages accordée à bien des ouvriers de cette ville, tout récemment. Nous aimons tous à obtenir autant que possible pour ce que nous faisons ou pour tout ce que nous fabriquons mais chaque fois que les manufacturiers

accordent des augmentations de salaires, ils sont en mesure d'augmenter le prix de leurs produits lorsqu'ils les vendent au public.

Les difficultés du New Haven. Le chemin de fer éprouve une grande difficulté à faire cela, une grande difficulté. S'il veut augmenter son prix, il lui faut aller devant plusieurs Commissions de Chemins de Fer et devant la Commission du Commerce entre Etats—des procédures très longues, difficiles et parfois bien décourageantes—. Donc, aujourd'hui, ce vaste atelier qui essaie de vous servir est confronté avec les mêmes difficultés que vous avez eues lorsqu'il s'est agi de l'augmentation des salaires, l'augmentation du prix des matériaux, mais il n'a aucunement l'habilité d'augmenter le prix de ce qu'il vend. Afin de vous démontrer ce qui est arrivé durant les derniers mois en ce qui concerne les efforts faits par les propriétaires et les employés dans le but de fabriquer des choses nécessaires aux citoyens de la Nouvelle Angleterre, permettez moi de vous donner quelques chiffres. En décembre, janvier et février et mars, les quatre mois de l'hiver qui vient de s'écouler, les propriétaires et les employés de cette compagnie ont produit pour le peuple de la Nouvelle Angleterre des choses qui ont rapporté $4,200,000 de plus que durant la même période de temps, il y a un an, et le montant des affaires, durant ces quatre mois, n'a jamais été égalé dans l'histoire de cette compagnie, pendant l'hiver. Voilà qu'elle fut la mesure du produit que nous avons fabriqué et que nous vous avons vendu pour vous permettre de faire des affaires. Tout naturellement, vous pouvez croire qu'avec une telle augmentation dans le volume de nos affaires et qu'il nous est possible de garder plus pour des choses nouvelles, des améliorations et pour payer nos comptes, mais tel n'en est aucunement le cas. Toutes les choses auxquelles il vous a fallu faire face, durant l'hiver, nous avons dû les envisager nous aussi et malgré le fait que nous ayons produit des choses de la valeur de $4,200,000 il nous a fallu dépenser $5,100,-

000 pour amener cette production de sorte que le premier avril, si on fait une comparaison avec ce qui existait le premier décembre, nous étions en dessous de $900,000 malgré cette augmentation de $4,200,000 dans le montant de nos affaires.

Une situation désappointante. C'est une situation très désappointante et qui peut seulement disparaître qu'avec l'aide de Chambres de Commerce, de commissions de chemins de fer, de la Commission du Commerce entre Etats, qui peuvent dire que si les salaires continuent d'augmenter le chemin de fer doit avoir le droit d'augmenter le prix de ce qu'il vend tout comme le font toutes les autres manufactures. S'il ne fait pas cela, il ne peut augmenter ses moyens et tout ce qu'il peut vous fournir si vos filatures et vos autres institutions doivent continuer à prospérer. Vous avez soufferts, l'hiver dernier, et sans aucun doute vous avez crié contre le chemin de fer en disant: "Pourquoi ne font-ils pas ceci ou pourquoi ne font-ils pas cela?" Il existait une situation toute particulière et nous avons travaillé fort pour lui faire face comme j'ai essayé de vous l'expliquer.

Record d'encombrement du New Haven. Pendant la lutte pour rencontrer les demandes qui nous était faites, on créa une nouvelle pièce de machinerie connue sous le nom "d'Eastern Freight Accumulation Committee." Depuis quatre mois, l'habilité du chemin de fer New Haven à amener du fret dans la Nouvelle Angleterre semble avoir excéder de beaucoup l'habilité des receveurs à le mettre dans les hangars. Comme résultat de l'augmentation des affaires, le manufacturier actif et affairé et l'homme d'affaires de la Nouvelle Angleterre a acheté des matériaux bruts, des machineries des combustibles et ceci et cela dans le but de faire face à l'avenir.

Il a acheté plus qu'il lui a été possible de faire disparaître des hangars du chemin de fer ou des voies d'évitement et plus que le montant de marchandises dont ses voitures et ses propres hangars ont été en mesure de prendre soin. Durant le mois d'avril, mois qui a été probablement le pire, sous le rapport de l'accumulation, le New Haven avait, chaque jour et prêts à être déchargés, une moyenne de 13,000 wagons de marchandises placés près des hangars et sur les voies d'évitement à la portée des receveurs. La moyenne des wagons déchargés durant les vingt premiers jours d'avril a été seulement de 4,341 ou environ 45 pour cent. Avant cette période de congestion, du premier septembre au 31 décembre, 1915, la moyenne des wagons déchargés chaque jour était de 5,384, de sorte que les propriétaires de marchandises avaient établi une diminution d'une moyenne de 5,384 du premier septembre au 31 décembre, 1915, à 4,341 wagons durant le mois d'avril. Qu'est-ce que cela veut dire?

Au moment actuel, nous avons, dans la Nouvelle Angleterre, environ 10,000 wagons qui attendent le moment de partir. Sur nos voies, nous avons de 12,000 à 13,000 wagons attendant à être déchargés chaque jour; les receveurs déchargent 4,500, 4,600, 4,700 wagons par jour et de plus il nous faut faire circuler 18,000 autres wagons charque jour. Nous amenons dans la Nouvelle Angleterre, chaque jour, bien plus de marchandises ou de fret que les receveurs peuvent décharger. Voici un point ou vous, messieurs, pouvez vous servir de votre ingénuité et de votre habilité pour enlever ce fret pour qu'il soit possible de ramener ces wagons dans la Pennsylvannie, l'Ohio et bien d'autres endroits afin de les charger de nouveau et vous les ramener de nouveau. Si vous êtes incapables de faire ceci, il nous est impossible de faire toute ce que nous voulons faire pour vous. Dans bien des cas, nous savons que nos facilités ne sont pas ce qu'elles devraient être, mais il en est de même des vôtres. En essayant d'améliorer nos facilités nous avons à envisager des difficultés bien plus grandes que les vôtres pour la raison de l'augmentation du prix de tout ce qu'il nous faut acheter. Cet état de chose est une affaire nationale et une des difficultés qui envisagent ceux qui veulent faire progresser ce pays est celle par laquelle on veut baisser les revenus des chemins de fer et restreindre leur activité. Nous avons atteint un point qui démontre le fait que les affaires n'ont jamais atteint un si haut sommet et chaque chemin de fer a de la difficulté à fournir cet article—les moyens de transport.

Diminution de la construction des chemins de fer et pourquoi.

Durant les cinq années finissant en 1914, comparées aux cinq années finissant en 1906, le montant de la construction de nouveaux chemins de fer a éprouvé une diminution de 42 pour cent, les commandes pour des wagons de fret ont diminué de 32 pour cent et dans les commandes pour des locomotives, il s'est produit une diminution de 29 pour cent. En comparant 1914 avec 1906, en ce qui concerne les dépenses d'opération opur chaque mille de chemin de fer, on constate une augmentation de 33½ pour cent. tandis que les revenus par mille ont diminué de 3 pour cent et la moyenne annuelle des salaires des employés a augmenté de 33 pour cent. Il n'est aucunement étonnant, en face de ces chiffres, de constater le fait que ceux qui ont de l'argent hésitent de s'en servir pour aider à améliorer les facilités des chemins de fer. Ici, dans la Nouvelle Angleterre, les choses ont eu un état tout particulier et les fardeaux sont plus lourds que dans n'importe quelle autre partie du pays. C'est la raison pour laquelle tout le monde devrait faire en sorte pour aider à résoudre ces problèmes, non parce que vous vous occupez du New Haven ou de ses propriétaires, mais parce que vous tout simplement dans votre propre intérêt, vous désirez voir le chemin de fer se développer, vous voulez voir de nouvelles voies, de nouveaux wagons de fret, des locomotives et des ponts pour que New Bedford puisse pro-

gresser et pour que la Nouvelle Angleterre puisse progresser.

Le travail du comité de congestion.

Pour aider à résoudre ce problème de la congestion du fret, nous avons formé le comité dont j'ai fait mention dans le but de s'occuper de cette accumulation des marchandises. L'un des membres est M. Clark de la Commission du Commerce entre Etats, l'autre est M. Campbell, un vice-président du New Haven, et un autre est M. Casey du Lackawanna. Ces trois messieurs travaillant sous la direction d'un comité de présidents et dont je suis un des membres, ont fait de la besogne, pendant huit semaines, pour aider à la Nouvelle Angleterre et pour aider à vos propres affaires et il est tout probable que l'on ne connaîtra jamais la somme de travail accomplie par ces messieurs pour tâcher de trouver le remède nécessaire. Cet esprit de co-opération de la part des chemins de fer et de la Commission du Commerce entre Etats, et aussi par bien des Chambres de Commerce, comme je suis content de le faire remarquer, a été un aide puissant lorsqu'il s'est agi de faire du travail pour résoudre ce problème. Je désire dire que New Bedford fut un endroit qui nous causa le moins de trouble en ce qui concernait le déchargement des wagons et cela comparé à bien d'autres. J'ai le rapport du 4 mai, et il démontre que dans des endroits spéciaux dont nous occupons chaque jour, sur 6,724 wagons placés pour être déchargés on en a déchargé que 3,406, un peu plus de 50 pour cent. Les rapports journaliers ont prouvé que New Bedford fait mieux que cela. Durant ce jour mentionné, sur un total de 307 wagons, on en a déchargé 160. Ces rapports journaliers sont placés sur mon pupître chaque matin et en faisant l'examen des régistres d'un mois, je suis heureux de dire que New Bedford a un percentage bien plus élevé que ceux de bien d'autres endroits. Si chaque ville faisait en sorte pour user de la plus grande diligence en vidant les wagons afin de pouvoir les renvoyer et les charger le plus vite possible,

cela voudrait dire beaucoup pour vos affaires l'été et l'hiver prochains, car s'il nous est impossible de faire enlever le fret des wagons j'ai peur que nous aurons à faire face à de grandes difficultés.

Tout le monde doit travailler fort au probléme du travail.

J'ai parlé brièvement de la question du travail. Il nous faut payer des hommes tel que vous le faites. Il y a un autre point, qui le concerne et auquel, suivant ce que je pense souvent, le peuple Américain ne donne pas toute l'attention au moment de cette crise universelle. Personne n'aime à travailler fort quoi que nous sommes tous obligés d'agir de la sorte. Malgré ce fait, il nous faut travailler fort aux Etats Unis, nous devons travailler fort dans la Nouvelle Angleterre, nous devons travailler fort à New Bedford, nous devons travailler fort sur les chemins de fer si nous voulons accomplir tout le travail qu'ily a aux Etats Unis. Auparavant, il venait sur les rives des Etats Unis d'un à deux millions de nouveaux venus chaque année, mais cette source d'ouvriers n'existe plus. Un fardeau se trouve donc jeté sur les hommes capables de travailler aux Etats Unis et ce fardeau est plus lourd que jamais. Ils sont donc en présence du fardeau de travailler plus fort pour les Etats Unis parce que nous avons une population virile de 100,000,000 âmes qui commencent à s'engager dans une voie commerciale bien plus importante que dans le passé. Les affaires furent passablement paisibles, pendant quelques années, mais depuis quelques mois la puissance de ces 100,000,000 de personnes, sous le rapport des affaires, est devenue immensement plus grande. De plus, il nous faut accomplir une grande partie du travail autrefois accompli par la France, l'Angleterre et l'Allemagne et autres nations infortunées de l'Europe.

Quelle est la signification de ceci dans une famille? Si un des membres est malade, s'il devient infirme ou s'il meurt le reste de la famille redouble ses efforts dans le but de protéger la famille et de la préserver et tout

homme patriote et loyal devrait redoubler ses efforts pour faire ce qu'il peut pour la nation. Malgré ce fait une idée circule dans ce pays, aujourd'hui, qui démontre le fait que l'on favorise la doctrine qui dit que huit heures de travail est suffisant et dans certains quartiers on en favorise six tout au plus. Je crois que si sur le New Haven, du mois d'octobre inclusivement, les mois du travail au grand air, ou 213 jours, avec 31 dimanches, et 182 jours de travail, les quarante mille hommes travaillaient 182 jours, dix heures par jour, cela fait 72,800,000 heures de travail productif pour aider à mettre cette compagnie dans un état propre pour l'hiver prochain et aussi en mesure d'accomplir l'immense travail auquel nous nous attendons tous pour l'été prochain. Supposons qu'il est décidé que ces hommes ne travailleront pas plus de huit heures par jour. Cela voudra dire une diminution de 14,560,000 heures rapportant des résultats et avec huit heures par jour, il faudra employer dix mille hommes de plus. Cela sonne bien—d'employer dix mille hommes de plus et de les amener dans la Nouvelle Angleterre et augmenter notre population jusqu'a ce point—mais à cause de cette crise universelle nous n'avons pas les dix mille hommes à amener ici. Nous avons besoin d'hommes dans les mines, dans les fabriques, dans la forêt sur les fermes. De sorte que cette propagande de huit heures que l'on discute pour les chemins de fer est des plus sérieuses, non seulement pour les chemins de fer mais pour vous, messieurs, si nous devons fabriquer les moyens de transport que vous devez avoir. Les Chambres de Commerce comme la vôtre peuvent faire beaucoup pour augmenter cet esprit de plus de travail et aider à faire réaliser le fait que s'il y a une crise dans le monde, il peut y en avoir une aux Etats Unis et que ce n'est aucunement le temps de reculer mais bien le temps, pour tout homme en parfaite santé de travailler non pas huit heures mais dix heures ou plus. Ils font ceci en France, en Angleterre, en Allemagne et en Orient et tôt ou tard il nous faudra entrer en compétition avec ces peuples et il nous faut

nous préparer. L'Oncle Sam a un immense travail à faire pour se protéger dans l'avenir. De sorte que cette Chambre de Commerce peut faire un immense travail en aidant à résoudre quelques-uns des problèmes économiques qui envisagent le pays en ce moment. Elle peut faire bien du travail en inspirant la croyance qu'il est du devoir de chancun de travailler fort et elle peut accomplir beaucoup en aidant à cette machine de transport particulière à la Nouvelle Angleterre de se remettre sur ses pieds et la rendre capable de fabriquer les moyens de transport que vous devez avoir.

Des vues saines.

J'ai dit que les facilités de chemin de fer sont un peu insuffisantes. En commentant sur cette congestion n'ayant jamais eu son égale sur tous les chemins de fer du pays et dans le but de tâcher de résoudre le problème du secours, le "New York Journal of Commerce" dit:

> "Les chemins de fer ont beaucoup de difficulté à envisager et ils ont droit à une considération raisonable pour ne pas accomplir l'impossible, tandis que les expéditeurs et les receveurs ont bien des raisons de s'irriter vu leur inhabilité d'avoir le service auquel ils sentent avoir droit et aussi à cause des pertes qu'ils éprouvent comme conséquences de cela.
>
> "Il y a peu à gagner en appuyant trop sur le manque de facilités des moyens de transport, des terminus, des hangars et des raccordements. Tel que tout le monde le sait très bien, cet état de chose n'est aucunement exceptionnel mais il n'a jamais eu de précédent. Il était difficile aux compagnies de chemins de fer de s'y préparer parce que cette nécessité n'était aucunement attendue. Du plus, elles avaient à faire face à bien des obstacles en ce qui concernait leurs efforts pour augmenter les facilités sur les lignes et dans leurs terminus vu les restrictions mises sur leurs revenus et les surplus accummulée ce qui nuisait à leur crédit pour prélever de nouveaux capitaux.

"Les chemins de fer sont tenus à faire leur part, aussi effectivement que possible, pour faciliter le mouvement sur toutes leurs lignes afin de faire face à la situation qui a été forcée sur eux. D'un autre côté, les expéditeurs devraient faire leur part en classifiant bien et en distribuant ce qu'ils expédient pour éviter des mélanges pour ne pas amener des bloquements de la voie et nuire aux livraisons et de leur côté, les receveurs devraient faire tout en leur pouvoir pour éviter des retards en retenant les wagons qui devraient être en mesure de circuler continuellement et cella autant que possible. Il n'y a aucun doute qu'il y a de la faute des deux côtés car on s'occupe de prendre soin de ses propres intérêts sans s'occuper de ceux des autres. Cela ne peut disparaître sans une régénération de la nature humaine mais nous sommes à une époque durant laquelle il est possible d'apprendre de grandes leçons en ce qui concerne les sacrifices que chacun doit faire pour aider au bien-être commun. Cette chose est parfaitement bien illustrée dans la présente situation affectant les affaires de transport et d'expédition. Il y a des intérêts nationaux en jeu aussi bien que des intérêts individuels, locaux, industriels et commerciaux. On devrait avoir à coeur de rémédier à la situation en faisant des concessions mutuelles et en ayant une co-opération équitable pour le bénéfice de tout le monde."

Guérison de la maladie des chemins de fer

Le 8 février, je fus flatté de recevoir une invitation d'adresser la parole devant la Chambre de Commerce des Etats Unis à Washington et je désire vous lire ce que je suggérai dans le temps, et ce que je crois encore être important pour chaque Chambre de Commerce du pays et pour être pris en considération. A la fin de mes remarques, en cotte occasion, j'ai dit:

"Depuis 1887 le pays a traversé une période d'expansion et d'exploitation et cette période a eu pour

effet de faire surgir une enquête qui a prouvé, pour bien des raisons, que les agences de transport ne sont aucunement bien ajustées avec les besoins du pays.

"Au moment actuel, le pays devrait mettre sa politique punitive de côté parce que les erreurs du passé sont presque complétement disparues et qu'il y assez de protection pour les empêcher de se répéter dans l'avenir. Outre cela, la manière d'agir, dans les affaires, a atteint un bien plus haut dégré qu'auparavant.

"Le pays devrait se joindre aux propriétaires et aux gérants de chemins de fer pour entrer dans une période de travail devant amener des résultats.

"La maladie des chemins de fer ne peut être guérie avant que:

"1. Le public réalise parfaitement bien le fait que les chemins de fer ne sont aucunement différents que les autres genres d'affaires dans leur habilité d'augmenter continuellement toutes sortes de dépenses et en même temps réduire et non augmenter le prix de l'article qu'ils ont à vendre—le transport —et tenir leur organisation à la hauteur des besoins du pays.

"2. Le public réalise que des réglements extrêmes et mêlants leur font dommage.

"3. Qu'il y ait un contrôle et des réglements raisonables des organisations ouvrières de ceux qui travaillent aux diverses utilités publiques, y compris les chemins de fer, dont le bien-être de la société dépend.

"4. Au lieu d'adopter de nouvelles lois qu'on fasse un inventaire de celles qui existent déjà en les classifiant, en les amendant et en anullant plusieurs d'entre elles.

"5. On réalise que les chemins de fer sont de plus en plus nationaux et non locaux en ce qui concerne leur caractère et que le contrôle et les réglements des Etats doivent être subordonnés au contrôle national.

"6. On reconnaît le droit de la nation d'attendre et de demander que chaque homme donne le maximum de son effort mental et physique quelque soit la position qu'il occupe."

Tous les hommes d'affaires peuvent aider.

Et de plus, tant que les hommes de commerce donneront plus d'attention à ces choses importantes et qu'ils se serviront de leur influence avec les législateurs et les exécutifs dans un effort devant avoir pour effet d'amener un meilleur traitement de toutes les affaires, y compris celles des chemins de fer. C'est un grand et important problème, messieurs.

Je vois que vous avez un comité appelé votre Commission des Transports et je recommande, si vous ne l'avez pas encore fait, que vous vous occupiez de cette question et que vous fassiez en sorte pour savoir ce que fait la Chambre de Commerce des Etats Unis au moment actuel. Elle s'occupe de cette question des salaires. Elle fait du travail concernant les relations de l'Etat et de la nation avec les chemins de fer et chaque Chambre de Commerce des Etats Unis peut faire sa part en aidant à amener la solution de ce problème. Si on ne le règle pas, je crains beaucoup que nous allons encore faire face à des difficultés. C'est un plaisir pour les fonctionnaires de chemins de fer de quitter la routine de leurs bureaux, où les plaintes sur le compte de la compagnie arrivent chaque jour, et de venir adresser la parole devant des réunions de ce genre. Nous les hauts fonctionnaires de nécessité sommes dans l'impossibilité de rencontrer autant de clients de la compagnie que nous aimerions à rencontrer de sorte que bien des affaires sont laissées à d'autres en ce qui concerne leurs détails. Je me sens heureux de pouvoir dire qu'a New Bedford nous avons une équippe d'hommes qui essaient de faire de leur mieux pour aider à vos affaires et aux nôtre tout en se basant sur un point juste et satisfaisant. M. Judd, notre agent et ses assistants ici, ont amélioré la situation. M. Spencer, le surintendant de cette division, et M. Snow,

un des chefs de trains, sont toujours prêts pour tout. Aussi promptement qu'il nous est possible d'avoir l'argent, soit en épargnant, en empruntant ou en l'obtenant en vendant des sécurités, nous le remettons au New Haven mais le travail va être lent. On devrait dépenser de $30,000,000 à $50,000,000 sur la propriété. Même si nous pouvions obtenir l'argent il serait difficile d'obtenir les ouvriers de sorte que nous devons être très patients et travailler ensemble.

Mes amis, je vous remercie beaucoup. Je vous souhaite une bonne nuit." (Applaudissements prolongés.)

END OF
TITLE